Prüf-Nr. 479

Geheime Kommandosache!

Kennblatt
für das Flugzeugmuster
FW 200 C-3
mit Bramo 323 R-2-Motoren

Mit Nachtrag FW 200 C-3/U-4

Berlin 1941

1. Verwendungszweck:

Fernbomber mit 1 MG/FF und 5 MG 15.
1200 kg Bombenlast bei vollen Kraftstoffbehältern.
5400 kg größtmögliche Abwurflast.
Fernerkunder.

2. Musterbezeichnung:

FW 200 C-3 (FW 200 C-3/U-4 siehe Nachtrag Blatt 19!).

3. Besatzung:

6 Mann.

4. Bauweise:

4-motoriger freitragender Tiefdecker in Ganzmetall-Bauweise mit einziehbarem Fahrwerk. Glattblechbeplankung.

Raumaufteilung:

Bugkappe aus Holz mit Peilrahmen.

Führerraum:

2 Führersitze nebeneinander, hinter dem rechten Führersitz Navigationstisch, hinter dem linken Führersitz bequemer Ruhesitz, quer zur Flugrichtung.

Funkerraum:

Links vorn Fu G X-Geräte, links hinten DLH-Lorenz Kurzwellenstation, rechts unten Munition für vorderen unteren Stand, rechts oben Ablagebörder für Lebensmittel und Kochplatte.

Oben: vorderer oberer Schützenstand (A-Stand).

Unten: Durchstieg zum vorderen unteren Stand (D-Stand).

Kleiner Rumpfraum:

Rechts vorn Ölnachtankbehälter, rechts hinten Schalttisch für Kraft- und Schmierstoffanlage.

Links vorn Navigationstisch, links oben 2 Behälter für Hydrauliköl und Luftschrauben-Enteisungsflüssigkeit.

1 Kraftstoffbehälter.

Großer Rumpfraum:

Rechte Seite von vorn nach hinten angeordnet: Schlauchboot, 1 Kraftstoffbehälter, Durchstieg zum hinteren unteren Stand (C-Stand), 3 Trommel-Magazinbehälter, 3 Maschinenpistolen mit Munition, 1 Kraftstoffbehälter, Navigationstisch, darunter Bildgerät.

Linke Seite: 2 Kraftstoffbehälter, 1 Reserve-MG 15, Ruhesitz, Einstiegtür.

Hinterer Zwischenraum:

Rechts und links 1 ausschwenkbare Fensterlafette mit MG 15. Am Boden 2 Liegematratzen.

Hinterer Rumpfraum:
Hinterer oberer Stand (B-Stand), Bildgerät, Sauerstoffflaschenbatterie, Toiletteneimer.

Rumpf: Schalenrumpf mit senkrecht zur Längsachse angeordneten Spanten. Versenkt genietete Glattblechaußenhaut.

Rumpfwanne: Unter dem Rumpf Wanne in Schalenbauart für Bombenraum und C- und D-Stand.

Tragwerk: 3-teiliger, 2-holmiger Flügel. Mittelteil, das den Rumpf, die 4 Triebwerke und das Fahrgestell trägt, und je 1 Außenflügel. Mittelflügel mit Blech beplankt, Außenflügel hinter dem Hauptholm mit Stoff bespannt.

Gondeln: Am Flügelmittelteil je 2 unter jeder Seite. Vorderteil mit Vorbau vor der Fläche für die Triebwerke, hinterer Teil bei den inneren Gondeln für Einziehfahrwerk, bei den äußeren als Bombenraum ausgebildet. Fahrwerkgondeln durch Klappen abgeschlossen. Bombengondeln offen.

Leitwerk:

Querruder:
2-teilig, etwa über $^3/_4$ der Spannweite des Außenflügels, mit Gewichtsausgleich. Der hintere Teil mit Stoff bespannt. Sich selbst einstellende Hilfsruder. Das linke innere Hilfsruder als Trimmruder mit Elektromotor vom Führerraum aus zu betätigen.

Höhenleitwerk:
Höhenflosse: 2-holmig, mit Dural-Blech beplankt. Verstellmöglichkeit am Boden vorhanden.

Höhenruder, 2-teilig, mit einem Holm. Bis Holm duralblechbeplankt, hinter Holm stoffbespannt. Vollständig gewichtsausgeglichen. Selbsttätig gesteuerte Hilfsruder. Linkes Ruder mit elektrisch angetriebenem Trimmruder mit Betätigung vom Führerraum aus.

Seitenleitwerk:
Seitenflosse, 2-holmig, bis Hinterholm mit Dural-Blech beplankt, ab Hinterholm stoffbespannt.

Seitenruder, 1-holmig, mit Dural-Blech beplankt. Vollständig gewichtsausgeglichen. Luftkraft-Ausgleich durch ein selbsttätig gesteuertes Hilfsruder und durch ein elektrisch angetriebenes Trimmruder, vom Führerraum aus zu betätigen.

Landeklappen:
Spreizklappen über die ganze Länge des Flügelmittelstückes, außer der Rumpfbreite, und etwa 1/4 des Außenflügels. Aufbau 2-holmig mit Elektron-Blechbeplankung.

Steuerung: Doppelsteuer, vom 1. und 2. Führer gleichzeitig zu bedienen. Rechte Steuersäule auskuppelbar. Höhen- und Seitensteuerung mit Differentialsteuerung zwecks Herabsetzung der Steuerkräfte.

Fahrwerk: Einziehfahrwerk, hydraulisch vom Führer ein- und ausfahrbar. Je Fahrwerkshälfte mit 2 Laufrädern, bremsbar. Notbetätigung durch Elektromotor betriebenes Notaggregat. Sporn: Einziehbares Spornrad, allseitig drehbar, mit Dämpfung gegen Flattern beim Rollen.

Hydraulik-Anlage: Hydraulisch betätigt werden:
Fahrwerk und Sporn,
Landeklappen,
Fahrwerksbremsen.
Betrieben durch je 1 Ölpumpe an den beiden Innenmotoren.
1 Ölbehälter mit einfachem Beschuß-Schutz. Inhalt: 35 *l*, Einfüllmenge 27 *l*.
Drucköl: Shell AB 11.

Enteisung: **Warmluftenteisung** an den Außenflächennasen.
Gummienteiser am Leitwerk.
Luftschraubenenteisung durch Enteisungsflüssigkeit.
1 Behälter mit einfachem Beschuß-Schutz. Inhalt 35 *l*, Einfüllmenge voll.
Enteisungsflüssigkeit: LEF 25 A.

Panzerung: **Führersitz** links: 8 mm Panzerplatte vorn, unten und hinten, mit Kopfschutz.
A-Stand: Nicht geschützt.
B-Stand: 8 mm Panzerplatte hinten, Panzerkragen oben hinten.
C-Stand: 8 mm Panzerplatte unten.
D-Stand: 8 mm Panzerplatte unten, nur bei MG/FF Lafette.
B- und C-Stand-Panzerung leicht ausbaubar.

Heizung: Kärcher-Heizgerät für Heizung des Führer- und Funkraumes und des D-Standes.

5. Triebwerk:

Motorenmuster: Bramo 323 R-2.

1 min-Leistung:

N_{max} 4 × 1000 PS = 4000 PS.

n_{max} = 2500 U/min.

p = 1,50 ata.

Startleistung mit Kraftstoff Oktan 100

4 × 1100 PS = 4400 PS.

Kühler: —.

Luftschrauben:

3-flgl. VDM-Verstell-Metall-Luftschraube.

D = 3,5 m.

Grundeinstellung: 25°.

Schraubenuhrzeit: 11^{35}.

Kraftstoffbehälter: Voll geschützt.

4 × Behälter in Flügel, je 380 *l*	1520 *l*
4 × Behälter in Flügel (Startbehälter), je 260 *l*	1040 *l*
5 × Behälter im Rumpf, je 1100 *l*	5500 *l*
Gesamt	8060 *l*
Nicht ausfliegbare Restmenge	260 *l*

Betankung:

Flügelbehälter von Flügeloberseite.

Rumpfbehälter durch Außenbordanschlüsse 3 links, 2 rechts an der Rumpfaußenseite oberhalb der Flügel.

Kraftstoffverbrauchsmessungen:

Rota-Meßanlage am Kraftstoff-Schalttisch.

Kraftstoff-Schalt- und Pumpanlage:

Rumpfbehälter auf alle Triebwerke schaltbar.

Flügelbehälter nur auf das dazugehörige Triebwerk schaltbar.

Kraftstoffförderung durch Maihak-Kraftstoffpumpen.

Kraftstoffentnahme in großen Flughöhen mit Behälterpumpen in jedem Kraftstoffbehälter.

Schnellablaß: —.

Schmierstoffbehälter:

Einfacher Beschuß-Schutz.

4 × Behälter in den Triebwerksvorbauten, je 36 *l*	144 *l*
1 × Behälter im Rumpf (Nachtankbehälter) ..	450 *l*
Gesamt	594 *l*
Füllinhalt: 4 × 30 *l*	120 *l*
1 × 450 *l*	450 *l*
Gesamt	570 *l*

Betankung:

Betriebsbehälter von oben.

Nachtankbehälter durch Außenbordanschluß rechts an der Rumpfseite oberhalb des Flügels.

Nachtankanlage:

Handbetriebene Allweiler Pumpe am Schalttisch im kleinen Rumpfraum.

Schmierstoffkühler:

Bauart »Windhoff« unter den Triebwerksvorbauten.

Schmierstoffregler:

Bauart »Bruhn«. Frischölgesteuerter Ventil-Durchflußregler mit 2 Membrankörpern für Druckausgleich.

Zu verwendender Kraftstoff:

Für Reiseflug: A 2 Oktan 87.

Für Start: Oktan 100.

Zu verwendender Schmierstoff:

Intava 100 oder ASM-Rotring.

Kaltstartanlage vorhanden.

Flammendämpfer vorhanden.

6. Ausrüstung und Geräte: Die Ausrüstung und Geräte sind aus den Ag-Listen zu entnehmen. Sie bestehen aus:

a) **Flugüberwachungsgeräte:**
für Nacht- und Blindflug ausreichend.

b) **Sicherheits- und Rettungsgeräte:**

Sauerstoffanlage:
18 bis 53 Flaschen,
8 Atemgeräte,
2 tragbare Geräte.

6 Schnellklinkfallschirme,
6 Fallschirmhalterungen dazu.
Rechter und linker Führersitz und -Funkersitz für Sitzkissenfallschirm.

8 Sitze mit Bauchgurt,
A-Stand mit Sitzgurt.

6 Halterungen für Gasmasken.

1 Sanitätspack,
1 Sanitätstasche,
2 Schlauchboote für 6 Personen,
1 Boot mit Notsender.

2 Feuerlöscher für Triebwerke,
2 Handfeuerlöscher im Rumpf.

c) **Nachrichten- und Verständigungsgeräte:**
Bordfunkgerät: FuG X.
Peilgerät: Peil G 5.
Blindlandeanl.: Fu Bl 1.
Eigenverständ.: Ei V.
Zusatz-Funkgerät: DLH-Lorenz-Kurzwellenstation.
Kennungsgerät: FuG XXV.
Höhenmesser: Fu NG 101 geplant.
Leuchtpistole mit 12 Schuß.

d) **Navigationsgeräte:**
Patin-Kompaßanlage.
Kompl. Ausrüstung für astronomische Navigation.

e) **Kurssteuerung:**
Askania Lstz 14a.

f) **Bewaffnung:**
A-Stand: Drehkranz D-30 mit MG 15 und Plexiglashaube (360° schwenkbar), 1125 Schuß;
MG 131 in D-30 mit Plexiglashaube, 1000 Schuß;
nachträglicher Einbau teilweise vorgesehen.
B-Stand: Drehkranz 30 mit Rittervisier und MG 15, 1125 Schuß;
MG 131 in D-30 mit Rittervisier, 1000 Schuß;
nachträglicher Einbau vorgesehen.
C-Stand: Kegellafette mit MG 15, 1125 Schuß.
D-Stand: Ikaria-Lafette mit MG/FF, 300 Schuß;
austauschbar gegen Focke-Wulf-Austausch-lafette mit LLg und MG 15, 1125 Schuß.
Je eine ausschwenkbare Focke-Wulf-Fensterlafette rechts und links mit MG 15, 1500 Schuß.
1 Reserve-MG 15.
3 Maschinenpistolen, 450 Schuß.

g) **Bombenausrüstung:**
Bombenträger:
Rumpfwanne ..... 3 × 4 Schloß 50 oder 2 × ETC 500 IX b,
Auß. Motorgondeln ..... 2 × PVC 1006 L,
Außenflügel ..... 2 × PVC 1006 L.

3*

Bombenbelademöglichkeit:

Rumpfwanne:	12 × SC 50	oder
	12 × SD 50	»
	12 × Leuchtfallschirmbomben	oder
	2 × SC 250	oder
	2 × SC 500	»
	2 × SD 500	»
	2 × PC 500	
Auß. Motorgondeln:	2 × SC 250	oder
	2 × SC 500	»
	2 × SD 500	»
	2 × PC 500	»
	2 × SC 1000	»
	2 × SD 1000	»
	2 × PC 1000	»
	2 × SD 1400	»
	2 × LMA	»
	2 × LMB	
Außenflügel:	2 × SC 250	oder
	2 × SC 500	»
	2 × SD 500	»
	2 × PC 500	»
	2 × SC 1000	»
	2 × SD 1000	»
	2 × PC 1000	»
	2 × SD 1400	»
	2 × SC 1700	»
	2 × PC 1700	»
	2 × SC 1800	»
	2 × LMA	»
	2 × LMB	

Größte Bombenlast bei vollen Kraftstoffbehältern: 1230 kg.

Größtmögliche Bombenlast: 5400 kg.

Auslöseanlage:
RAB 14c in Rumpfwanne (D-Stand).
B-Knopf XI am linken Steuerhorn.

Zünderanlage:
Zünderanlage für Sprengmunition.
ZZG 1/24-Einbau für Zeitzünder.

h) **Zielgeräte:**

GV 219 d in Ikaria-Lafette oder
Lotfe 7 b in FW-Austauschlafette oder
Lotfe 7 c » » » »
BZG 2 L » » » »
Revi C/12 C im Führerraum für Tiefanflug.

i) **Bildgeräte:**

Reihenbildner Rb 50/30
Reihenbildner Rb 20/30 } Einsatz möglich.
Handkammer 12,5/7 × 9.

7. Sondereinrichtung:

Nachtflugtauglich.
2 × 33 kg Flugzeuggerstörkörper.
1 Abtriftmesser Heyde M 17.
2 Luftliegematratzen.
8 Anschlüsse für Heizbekleidung.

8. Transportfähigkeit:

Eisenbahntransport, 8 Wagen.
1 SSL-Wagen 18 m für Rumpf,
1 SSL-Wagen 18 m für Innenflügel,
1 SSL-Wagen 14 m für Rumpfhinterteil und 4 Triebwerke,
2 R-Wagen 11 m für Außenflügel,
1 Glt-Wagen 10,8 m für Leitwerk und Rumpfwanne,
1 G-Wagen 8,3 m für Fahrwerke, Querruder u. Landeklappen,
1 G-Wagen 8,3 m für Betriebsstoffbehälter und Luftschrauben.

9. Abmessungen:

Länge des Flugzeuges	23,85 m.
Höhe des Flugzeuges mit Antennenmast	6,30 m.
Spannweite der Tragflächen	32,84 m.
Tragflächen insgesamt	118,00 m².

10. Technische Daten:

a) Beanspruchungsgruppe H 3.

b) Höchstzulässiges Abfluggewicht ..... 227 000 kg;
Landegewicht normal (ohne Bomben, ²/₃ Kraftstoff leer) ..... 17 500 kg;
Höchstzulässiges Landegewicht ..... 19 000 kg.

c) Höchstzulässige Geschwindigkeiten:
Gleitflug:
in 0—3000 m Höhe ..... $v_a = 450$ km/h;
über 3000 m Höhe ..... $v_a = 400$ km/h;
bei unsichtigem Wetter in Bodennähe $v_a = 230$ km/h.

d) Höchstgeschwindigkeit horizontal bei Kampfleistung (2250 U/min, 1,18 ata)::
$v_w = 380$ km/h in 5 km Höhe, $G = 22{,}0$ t;
$v_w = 406$ km/h in 5 km Höhe, $G = 17{,}6$ t.

e) 3-Motorenflug:

	Höhe km	n_a U/min	p_a ata	v_a km/h	v_w km/h
ohne Außenlast (G = 17,5 t):	4,0	2000	1,05	253	292
mit Außenlast (G = 21,7 t):	3,0	2100	1,1	240	270
2-Motorenflug: ohne Außenlast (G = 17,5 t):	4,0	2100	1,1	210	240

g) **Größte Flugstrecke:**
In 4000 m Höhe bei etwa gleichem Hin- und Rückflugweg einschl. Steig- und Gleitflug = 4490 km in 14^{40} h. Ohne Sicherheitsabzug.

h) Flächenbelastung bei
Abfluggewicht = 22,7 t : 192 kg/m².

i) Nicht katapultfähig.

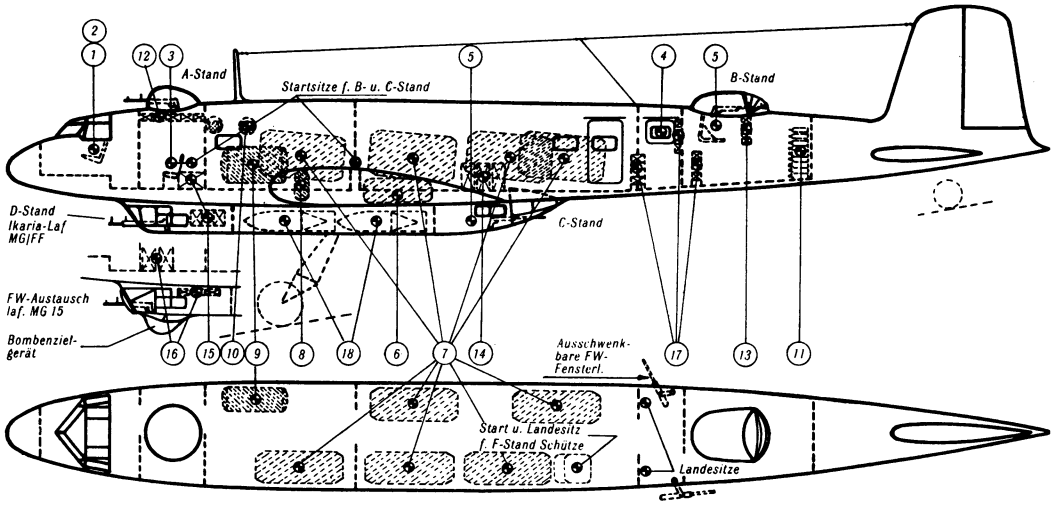
11. Zusammenstellung der Lasten:

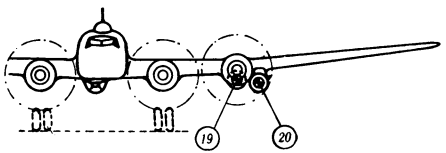
Nr.	Beladung für Verwendungszweck		Bomber	Fernerkunder
1	1. Flugzeugführer mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
2	2. Flugzeugführer mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
3	1. Funker mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
4	2. Funker mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100
5	2. Schützen mit Fallschirm	kg	160— 200	160— 200
6	Kraftstoff im Flügel (2 560 Ltr.)	kg	0—1 900	0—1 900
7	Kraftstoff in 5 Rumpfbehältern (5 500 Ltr.)	kg	0—4 060	0—4 060
8	Schmierstoff in den Gondeln (120 Ltr.)	kg	40— 110	40— 110
9	Schmierstoff im Rumpfbehälter (450 Ltr.)	kg	0— 400	0— 400
10	Enteisungsflüssigkeit	kg	0— 28	0— 28
11	Sauerstoff für 18 bzw. 53 Flaschen	kg	0— 7	0— 23
12	Munition (A-Stand) MG 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
13	Munition (B-Stand) MG 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
14	Munition (C-Stand) MG 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
15	Munition (D-Stand) MG/FF = 300 Schuß	kg	16— 60	16— 60
16	Munition (D-Stand) MG 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30
17	Munition (Fensterlafetten) MG 15 = 1 500 Schuß	kg	16— 40	16— 40
18	Bomben in der Rumpfwanne			
19	Bomben in den Außengondeln	kg	0—1 230	—
20	Bomben an den Außenflächen			
	Zuladung	kg	8 525	7 301
	Leergewicht	kg	12 950	12 950
	Zusätzliche Ausrüstung	kg	1 230	1 200
	Rüstgewicht	kg	14 180	14 150
	Fluggewicht (Rüstgewicht + Zuladung)	kg	22 705	21 451

Bombenladung nur nach Ladeplan.
Kraftstoff-Betankung entsprechend.
D-Stand Bewaffnung entweder wie Nr. 15 oder wie Nr. 16.

Größtmögliche Abwurflast
5 400 kg

11. Zusammenstellung der Lasten





1 1. Flugzeugführer (Kommandant)
2 2. Flugzeugführer (Bombenschütze)
3 1. Funker (Schütze A-Stand)
4 2. Funker (Schütze F-Stand)
5 2 Schützen (B- und C-Stand)
6 Kraftstoff im Flügel
7 Kraftstoff in 5 Rumpfbehältern
8 Schmierstoff in den Gondeln
9 Schmierstoff in Rumpfbehältern
10 Enteisungsflüssigkeit
11 Sauerstoff
12 Munition A-Stand (MG 15)
13 Munition B-Stand (MG 15)
14 Munition C-Stand (MG 15)
15 Munition D-Stand (MG/FF)
16 Munition D-Stand (MG 15)
17 Munition Fensterl. (MG 15)
18 Bomben in Rumpfwanne
19 Bomben in Außengondeln
20 Bomben an Außenflächen

12. Flugleistungen:
mit und ohne Außenlasten.

Die Leistungen sind für die 5-Kurzleistung angegeben. n = 2550 U/min.

Höhe Dr.	Horizontalgeschwindigkeit						Steigleistung							
	mittleres Meßgewicht G = 22,0 t			mittleres Rückfluggewicht G = 17,6 t			Abfluggewicht bei Anflug G = 22,7 t				Abfluggewicht bei Rückflug G = 18,3 t			
	Höchstgeschw.	Ladedruck	Luftschr. Stell.	Höchstgeschw.	Ladedruck	Luftschr.-Stell.	Steigzeit	Steiggeschw.	Ladedruck	Bahngeschw.	Steigzeit	Steiggeschw.	Ladedruck	Bahngeschw.
km	km/h	ata	h	km/h	ata	h	min	m/sec	ata	km/h	min	m/sec	ata	km/h
0	335	1,25	10^{35}	353	1,25	10^{33}	0	4,10	1,25	243	0	6,60	1,25	222
1	346	1,25	10^{25}	368	1,25	10^{12}	4,2	3,90	1,25	256	2,5	6,40	1,25	234
2	358	1,25	10^{15}	383	1,25	10^{00}	8,7	3,60	1,23	268	5,2	6,10	1,23	246
3	362	1,25	10^{10}	383	1,25	10^{04}	13,7	3,00	1,25	281	8,0	5,50	1,25	258
4	375	1,25	10^{00}	398	1,25	9^{48}	19,5	2,80	1,25	294	11,2	5,22	1,25	270
5	380	1,18	9^{55}	406	1,18	9^{43}	26,2	2,05	1,17	299	14,7	4,40	1,17	274
6	365	1,03	10^{07}	395	1,03	9^{51}	37,0	1,00	1,04	315	19,0	3,22	1,04	289
6,45	354	0,98	10^{18}	—	—	—	47,0	0,5	0,99	322	—	—	—	—
7	—	—	—	375	0,91	10^{04}	—	—	—	—	25,2	2,10	0,91	304
8	—	—	—	348	—	—	—	—	—	—	37,0	0,92	—	305

Kennblatt für das Flugzeugmuster

FW 200 C-3

mit Bramo 323 R-2-Motoren

Blatt 14

14. Flugstrecken:

a) Mittleres Anfluggewicht G = 21,0 t

Höhe	Motorbelastung	Drosselst.	Ladedruck	Drehzahl	Laderschaltg.	Kraftstoffo.	Wahre Geschw.	Flugstrecken und Flugzeiten bei den für den Anflug angesetzten Kraftstoffmengen										Umrechnungswert für je 500 Ltr.	
								6 000 Ltr.		5 000 Ltr.		4 000 Ltr.		3 000 Ltr.		2 000 Ltr.			
km			ata	U/min		l/h	km/h	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	min	km
0,3	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	310	7 40	2 385	6 25	1 980	5 05	1 575	3 45	1 170	2 30	765	39	202
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	275	9 40	2 655	8 00	2 200	6 25	1 755	4 45	1 305	3 05	850	49	225
	Größte Flugstr.	geb.	1,0	1 750	BL	540	260	10 05	2 830	9 00	2 350	7 10	1 870	5 20	1 390	3 30	910	55	240
2	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	330	7 45	2 515	6 30	2 090	5 15	1 655	3 50	1 225	2 35	795	39	216
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	295	9 45	2 825	8 00	2 335	6 25	1 855	4 45	1 370	3 10	885	49	242
	Größte Flugstr.	geb.	1,0	1 700	BL	520	275	11 15	3 085	9 10	2 555	7 30	2 025	5 30	1 495	3 35	965	57	265
4	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	345	7 50	2 640	6 30	2 190	5 10	1 735	3 55	1 285	2 30	835	39	225
	Mittlere Reiseleistung	Vollgas	0,95	2 100	BL	610	330	9 40	3 140	8 00	2 600	6 30	2 050	4 30	1 510	3 00	975	49	270
	Größte Flugstr.	Vollgas	0,93	2 000	BL	570	320	10 15	3 250	8 30	2 690	6 45	2 130	5 00	1 570	3 15	1 000	53	280
5	Höchstzul. Dauerleistung	Vollgas	1,09	2 100	HL	750	360	8 00	2 760	6 40	2 280	5 15	1 800	3 55	1 320	2 40	840	40	240
	Mittlere Reiseleistung	Vollgas	1,05	2 000	HL	660	345	8 55	2 995	7 25	2 460	5 55	1 945	4 25	1 425	2 55	900	45	262
	Größte Flugstr.	Vollgas	0,95	2 000	HL	585	330	10 00	3 210	8 15	2 650	6 35	2 090	4 50	1 525	3 10	960	51	282

Die angegebenen Verbrauchs- und Geschwindigkeitswerte sind gemittelte Meßwerte und ohne Sicherheitszuschläge. Die angegebenen Flugstrecken berücksichtigen: Kaltstart, Anflug zum Ziel, 30 min Flug in Bodennähe, Steig- und Rückflug mit anschließender Landung.

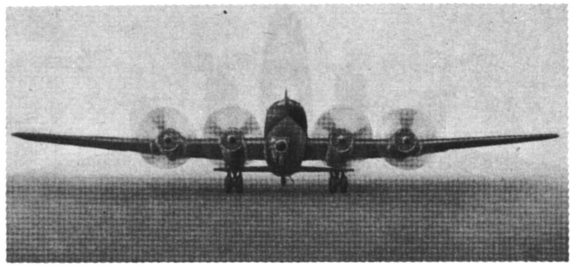
Kraftstoffmenge getankt 8 060 Ltr. minus 260 Ltr. Restmenge = 7 800 Ltr. für Hin- und Rückflug.

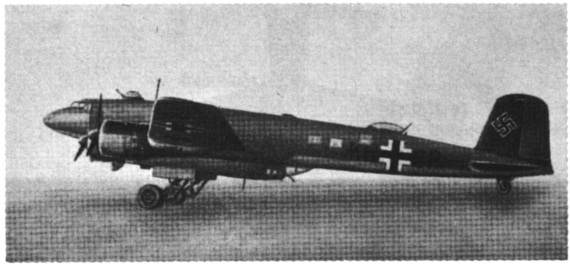
14. Flugstrecken:

b) Mittleres Rückfluggewicht G = 17,6 t

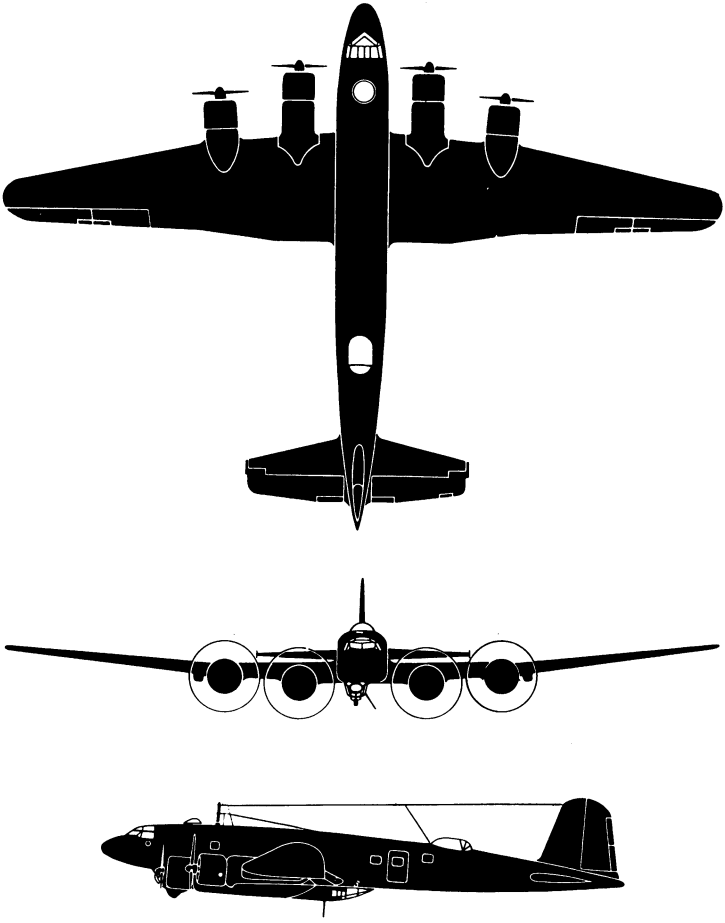
Höhe	Motorbelastung	Drosselst.	Ladedruck	Drehzahl	Laderschaltg.	Kraftstoffv.	Wahre Geschw.	Flugstrecken und Flugzeiten bei den für den Rückflug noch verfügbaren Kraftstoffmengen										Umrechnungswert für je 500 Ltr.	
								1 800 Ltr.		2 800 Ltr.		3 800 Ltr.		4 800 Ltr.		5 800 Ltr.			
km			ata	U/min		l/h	km/h	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	min	km
0,3	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	325	2 00	670	3 25	1 100	4 40	1 520	6 00	1 950	7 15	2 370	39	212
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	300	2 35	775	4 10	1 270	5 55	1 760	7 30	2 250	9 10	2 740	49	246
	Größte Flugstr.	geb.	1,0	1 700	BL	530	275	3 00	820	4 50	1 340	6 45	1 850	8 40	2 380	10 40	2 950	57	260
2	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	765	355	2 05	705	3 25	1 200	4 40	1 640	6 00	2 100	7 20	2 560	39	232
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	610	335	2 35	830	4 15	1 380	5 50	1 930	7 30	2 480	9 10	3 030	49	275
	Größte Flugstr.	geb.	0,9	1 700	BL	475	295	3 15	935	5 25	1 560	7 30	2 180	9 35	2 800	11 40	3 420	1 03	310
4	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	375	2 10	750	3 30	1 250	4 50	1 730	6 05	2 220	7 25	2 710	39	245
	Mittlere Reiseleistung	geb.	0,95	2 100	BL	610	345	2 35	855	4 15	1 420	5 55	1 980	7 35	2 540	9 15	3 120	49	283
	Größte Flugstr.	geb.	0,85	1 700	BL	450	305	3 25	1 010	5 40	1 680	7 55	2 360	10 05	3 040	12 15	3 720	1 06	339
5	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	765	385	2 10	775	3 30	1 280	4 50	1 780	6 10	2 280	7 30	2 790	39	252
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,05	2 000	HL	660	370	2 30	850	4 00	1 410	5 30	1 970	7 00	2 530	8 30	3 100	45	280
	Größte Flugstr.	geb.	0,9	1 700	HL	475	325	3 15	1 010	5 20	1 690	7 30	2 380	9 35	3 060	11 40	3 750	1 03	342

15. Lichtbilder





16. Schattenrisse



1. Verwendungszweck: Fernerkunder mit Zusatzkraftstoffbehälter.
Fernbomber für 1000 kg Abwurflast mit Kraftstoff wie C-3.
Bewaffnung: 1 × MG 151, 1 × MG 131, 4 × MG 15.

2: Musterbezeichnung: FW 200 C-3/U-4. (Ab Werk Nr. 0070).

3. Besatzung: 7 Mann.

4. Bauweise: Wie C-3.

5. Triebwerk: Wie C-3, außerdem

Kraftstoff:
2 Behälter in der Rumpfwanne,
ungeschützt, je 625 *l* ..... = 1250 *l*
plus C-3 Kraftstoffmenge ..... = 8060 *l*
Gesamt = 9310 *l*

Betankung:
Rumpfwannen-Zusatzbehälter durch Außenbordanschluß links an der Rumpfaußenseite oberhalb des Flügels.

6. Ausrüstung und Geräte: Wie C-3 und wie folgt:

Sauerstoffanlage: 18 Flaschen.

Sicherheitsgeräte:
Schnellklinkfallschirm
Fallschirmhalterung
Gasmaskenhalterung
} für den 7. Mann.

Bewaffnung:
A-Stand: Wie C-3.
B-Stand: MG 131 in D 30 mit Ritterviſier mit 1000 Schuß.
C-Stand: Wie C-3 mit 750 Schuß.
D-Stand: L 151/1 mit MG 151 mit 800 Schuß, Austauschmöglichkeit gegen FW-Austauschlafette mit LLg und MG 15 für Bombenzielgeräte ist vorhanden.
F-Stände: Wie C-3.
Maschinenpistolen wie bei C-3 fallen fort.

Bombenausrüstung:

Bombenträger:

Rumpfwanne: 3 × 4 Schloß 50 oder 2 × ETC 500 IX b
Austauschbar gegen 2 Kraftstoffbehälter je 625 *l*.
Auß. Motorgondel: 2 × PVC 1006 L.
Außenflügel: 2 × PVC 1006 B.

Bombenbelademöglichkeit:

Wie C-3, außerdem:
für Torpedoabwurf:
Außenflügel: 2 × LT S5 oder
2 × LT S5 w.

Torpedo-Abwurfanlage:

Ohne elektr. oder mechan. Einstellmöglichkeit im Fluge.
Einfache mech. Winkeleinstellung im Fluge bis zum Anschlag (18°) wird evtl. nachgerüstet.

Größte Bombenlast:

Bei vollen Kraftstoffbehältern einschl. Zusatzbehälter = 0 kg, bei Kraftstoffbehälter wie C-3 = 1030 kg.
Größtmögliche Bombenlast bei entsprechender Betankung = 5400 kg.

Zielgeräte:

Entgegen C-3 nur:
Revi C/12 C im Führerraum für Tiefanflug.
Zielgeräte-Einsatz wie bei C-3 möglich bei Austausch der L 151/1 gegen FW-Austauschlaf.

7. Sondereinrichtung: Wie C-3.

8. Transportfähigkeit: Wie C-3.

9. Abmessungen: Wie C-3.

10. Technische Daten: Wie C-3.

Größte Flugstrecke: In 4000 m Höhe bei etwa gleichem Hin- und Rückflugweg einschl. Steig- und Gleitflug = 5245 km in 17^{05} h ohne Sicherheitsabzug.

12. und 13. Flugleistungen: Wie C-3.

15. Lichtbilder: Wie C-3.

16. Schattenrisse: Wie C-3.

11. Zusammenstellung der Lasten:

Nr.	Beladung für Verwendungszweck		Bomber	Torpedo-Abwurf	Fernaufklärer
1	1. Flugzeugführer mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100	80— 100
2	2. Flugzeugführer mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100	80— 100
3	1. Funker mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100	80— 100
4	2. Funker mit Fallschirm	kg	80— 100	80— 100	80— 100
5	3 Schützen mit Fallschirm	kg	240— 300	240— 300	240— 300
6	Kraftstoff im Flügel (2 560 Ltr.)	kg	0—1 900	0—1 900	0—1 900
7	Kraftstoff in 5 Rumpfbehältern (5 500 Ltr.)	kg	0—4 060	0—3 650	0—4 060
8	Kraftstoff in 2 Zusatzbehältern (1 250 Ltr.)	kg	—	—	0— 925
9	Schmierstoff in den Gondeln (120 Ltr.)	kg	40— 110	40— 110	40— 110
10	Schmierstoff im Rumpfbehälter (450 Ltr.)	kg	0— 400	0— 400	0— 400
11	Enteisungsflüssigkeit	kg	0— 28	0— 28	0— 28
12	Sauerstoff	kg	0— 7	0— 7	0— 7
13	Munition (A-Stand) MG 15 = 1 125 Schuß	kg	12— 30	12— 30	12— 30
14	Munition (B-Stand) MG 131 = 1 000 Schuß	kg	34— 72	34— 72	34— 72
15	Munition (C-Stand) MG 15 = 750 Schuß	kg	8— 20	8— 20	8— 20
16	Munition (D-Stand) MG 151 = 800 Schuß	kg	0— 180	0— 180	0— 180
17	Munition (Fensterlafetten) MG 15 = 750 Schuß	kg	8— 20	8— 20	8— 20
18	Bomben in der Rumpfwanne				
19	Bomben in den Außengondeln	kg	0—1 000		—
20	Bomben an den Außenflächen			0—1 500	
	Zuladung	kg	8 527	8 617	8 452
	Leergewicht	kg	13 080	13 080	13 080
	Zusätzliche Ausrüstung	kg	1 062	1 020	1 008
	Rüstgewicht	kg	14 142	14 100	14 088
	Fluggewicht (Rüstgewicht + Zuladung)	kg	22 669	22 717	22 540
			Größtmögliche Abwurflast 5 400 kg		

Bombenbeladung nur nach Ladeplan.
Kraftstoff-Betankung entsprechend.
Rumpfwanne entweder wie Nr. 8 (2 Zusatzkraftstoffbehälter) oder wie Nr. 18 (Geräte für Bomben) einbauen.

11. Zusammenstellung der Lasten

1 1. Flugzeugführer (Kommandant)
2 2. Flugzeugführer (Bombenschütze)
3 1. Funker
4 2. Funker (Schütze in A-Stand)
5 3 Schützen (Schützen in B-C-F-Stand)
6 Kraftstoff im Flügel
7 Kraftstoff in 5 Rumpfbehältern
8 Kraftstoff in 2 Zusatzbehältern
9 Schmierstoff in den Gondeln
10 Schmierstoff im Rumpfbehälter
11 Enteisungsflüssigkeit
12 Sauerstoff
13 Munition A-Stand MG 15
14 Munition B-Stand MG 131
15 Munition C-Stand MG 15
16 Munition D-Stand MG 151
17 Munition Fensterl. MG 15
18 Bomben in der Rumpfwanne
19 Bomben in der Außengondel
20 Bomben an den Außenflächen

14. Flugstrecken:

a) Mittleres Anfluggewicht G = 21,0 t

Höhe	Motorbelastung	Drosselst.	Ladedruck	Drehzahl	Ladeschaltg.	Kraftstoffv.	Wahre Geschw.	Flugstrecken und Flugzeiten bei den für den Anflug angesetzten Kraftstoffmengen										Umrechnungswert für je 500 Ltr.	
								6 630 Ltr.		5 630 Ltr.		4 630 Ltr.		3 630 Ltr.		2 630 Ltr.			
km			ata	U/min		l/h	km/h	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	min	km
0,3	Höchstzul. Dauerleistung	ged.	1,1	2 100	BL	765	310	8 30	2 460	7 15	2 235	5 55	1 830	4 35	1 425	3 20	1 020	39	202
	Mittlere Reiseleistung	ged.	1,0	2 000	BL	610	275	10 40	2 940	9 00	2 485	7 25	2 040	5 45	1 590	4 05	1 135	49	225
	Größte Flugstr.	ged.	1,0	1 750	BL	540	260	11 15	3 130	10 10	2 650	8 20	2 170	6 30	1 690	4 40	1 210	55	240
2	Höchstzul. Dauerleistung	ged.	1,1	2 100	BL	765	330	8 35	2 785	7 20	2 360	6 05	1 925	4 40	1 495	3 25	1 065	39	216
	Mittlere Reiseleistung	ged.	1,0	2 000	BL	610	295	10 45	3 130	9 00	2 640	7 25	2 160	5 45	1 675	4 10	1 190	49	242
	Größte Flugstr.	ged.	1,0	1 700	BL	520	275	12 25	3 415	10 20	2 885	8 40	2 355	6 40	1 825	4 45	1 295	57	265
4	Höchstzul. Dauerleistung	ged.	1,1	2 100	HL	765	345	8 40	2 920	7 20	2 470	6 00	2 015	4 45	1 565	3 20	1 115	39	225
	Mittlere Reiseleistung	Vollgas	0,95	2 100	BL	610	330	10 40	3 480	9 00	2 940	7 20	2 390	5 30	1 850	4 00	1 315	49	270
	Größte Flugstr.	Vollgas	0,93	2 000	BL	570	320	11 20	3 600	9 35	3 040	7 50	2 480	6 05	1 920	4 20	1 350	53	280
5	Höchstzul. Dauerleistung	Vollgas	1,09	2 100	HL	750	360	8 50	3 060	7 30	2 580	6 05	2 100	4 45	1 620	3 30	1 140	40	240
	Mittlere Reiseleistung	Vollgas	1,05	2 000	HL	660	345	9 50	3 325	8 20	2 790	6 50	2 275	5 20	1 755	3 50	1 230	45	262
	Größte Flugstr.	Vollgas	0,95	2 000	HL	585	330	11 05	3 560	9 20	3 000	7 40	2 440	5 55	1 875	4 15	1 310	51	282

Die angegebenen Verbrauchs- und Geschwindigkeitswerte sind gemittelte Meßwerte und ohne Sicherheitszuschläge. Die angegebenen Flugstrecken berücksichtigen: Kaltstart, Anflug zum Ziel, 30 min Flug in Bodennähe, Steig- und Rückflug mit anschließender Zuladung.

Kraftstoffmenge getankt 9 310 Ltr. minus 280 Ltr. Restmenge = 9 030 Ltr. für Hin- und Rückflug.

14. Flugstrecken:

b) Mittleres Rückflugewicht G = 17,6 t

Höhe	Motorbelastung	Propellerl.	Ladedruck	Drehzahl	Kraftstoffart	Marsch-Geschw.	Flugstrecken und Flugzeiten bei den für den Rückflug noch verfügbaren Kraftstoffmengen										Umrechnungswert für je 500 Ltr.	
							2 400 Ltr.		3 400 Ltr.		4 400 Ltr.		5 400 Ltr.		6 400 Ltr.			
km			ata	U/min		km/h	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	h min	km	min	km
0,3	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	325	2 45	925	4 10	1 355	5 35	1 775	6 45	2 205	8 00	2 625	39	212
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	300	3 35	1 070	5 10	1 565	6 55	2 055	8 30	2 545	10 10	3 035	49	246
	Größte Flugstr.	geb.	1,0	1 700	BL	275	4 05	1 130	5 55	1 650	7 50	2 160	9 45	2 690	11 45	3 260	57	260
2	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	BL	355	2 50	980	4 10	1 475	5 35	1 915	6 45	2 375	8 05	2 835	39	232
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,0	2 000	BL	335	3 35	1 160	5 15	1 710	6 50	2 260	8 30	2 810	10 10	3 360	49	275
	Größte Flugstr.	geb.	0,9	1 700	BL	295	4 30	1 305	6 40	1 930	8 45	2 550	10 50	3 170	12 55	3 790	1 03	310
4	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	375	2 55	1 045	4 15	1 545	5 35	2 025	6 50	2 515	8 10	3 005	39	245
	Mittlere Reiseleistung	geb.	0,95	2 100	BL	345	3 35	1 195	5 15	1 760	6 55	2 320	8 35	2 880	10 15	3 460	49	283
	Größte Flugstr.	geb.	0,85	1 700	BL	305	4 45	1 415	7 00	2 085	9 15	2 765	11 35	3 445	13 35	4 125	1 06	339
5	Höchstzul. Dauerleistung	geb.	1,1	2 100	HL	385	2 55	1 075	4 15	1 580	5 30	2 080	6 55	2 580	8 15	3 090	39	252
	Mittlere Reiseleistung	geb.	1,05	2 000	HL	370	3 35	1 185	4 55	1 745	6 35	2 305	7 55	2 865	9 35	3 435	45	280
	Größte Flugstr.	geb.	0,9	1 700	HL	325	4 30	1 420	6 35	2 100	8 45	2 790	10 50	3 470	12 55	4 160	1 08	342

Gedruckt in der Reichsdruckerei
8359 41 2 B